



## **Les questions les plus fréquemment posées concernant la boîte de transfert:**

### **Vendez-vous des pièces détachées de rechange?**

Non, nous ne vendons pas de pièces détachées ou de rechange au détail.

### **Le tuyau d'aération de la boîte de transfert refoule de l'huile. Quelle en est la cause?**

Le joint de pression de la boîte du carter est défectueux. Dans la plupart des cas, l'embrayage des lamelles multiples est endommagé et/ou l'accumulateur hydraulique ou le piston de compression, sont défectueux. Dans tous les cas il faut contrôler la pression hydraulique de l'accumulateur hydraulique. Valeur de consigne prescrite: 53 +/- 5 bar!!!

### **Est-ce que la boîte de transfert est vraiment si sensible que ça par rapport au déroulement circonférentiel des pneus?**

Malheureusement oui!!! Les 4 pneus de même fabrication, type, profile et dimension son IMPERATIF ! Cela est également valable pour les jantes : empreintes en profondeur, dimension et largeur ! La différence de profondeur de la sculpture mesurée peut être au maximum de 2 mm.

### **Si le véhicule est surbaissé, est-ce que je risque d'avoir des problèmes avec la boîte de transfert?**

Oui, si le véhicule a été surbaissé la valeur de résistance change davantage sur les roues arrières que sur les roues avant. Les pneus arrières posent uniquement les bords intérieurs sur la chaussée et cela provoque une différence du déroulement circonférentiel (devant et derrière). Cette différence est reprise par le visco-coupleur. Par cette charge, l'embrayage se réchauffe jusqu'au point «hump» et se bloque. Le résultat est un dégât complet de la boîte de transfert. C'est pourquoi en cas d'abaissement du véhicule, il faut modifier impérativement la valeur de résistance sur l'axe arrière!

### **Est vraiment indispensable que l'accumulateur hydraulique soit réellement changé tous les 6 ans et/ou tous les 90'000 km?**

Absolument! Si l'hydro accumulateur est défectueux, le régulateur de pression et/ou la boîte de carter et/ou le piston de pression sont endommagés.

### **Pourquoi l'embrayage à disques multiples (lamelles) peut être défectueux? (La couche se détache du porteur ou est usée).**

La pression hydraulique de l'hydro accumulateur à la boîte de transfert est trop basse. De ce fait la pression d'application du piston de pression sur l'embrayage à disques multiples diminue, et il se produit un meulage dans l'embrayage!

L'origine d'un manque de pression peut avoir plusieurs raisons:

1. L'accumulateur hydraulique est dans un mauvais état.
2. Il y a une panne de régulation dans la commande électrique.
3. Si le système d'allumage est en marche, on joue avec la pédale de freins (l'effleurer légèrement à plusieurs reprises peut suffire) et l'hydro accumulateur se vide. On démarre trop vite avec le moteur sans que la valeur de consigne soit atteinte, l'embrayage à disques multiples se meule entièrement! La pompe hydraulique doit alors trouver la pression perdue et la compléter dans l'accumulateur hydraulique.

### **La boîte de transfert émet des bruits. Si je déclenche le fusible 19, le bruit disparaît. Qu'est-ce que cela peut-être?**

1. L'articulation de l'arbre de transmission à la boîte de transfert est défectueux. Pratiquement avec tous les moteurs turbos, les manchettes à poussière du cardan de croisillon sont déchirées. De ce fait le remplissage de graisse est expulsé et l'articulation tourne à sec. Pour cette raison des bruits peuvent se produire.
2. Dans la boîte de transfert il y a, soit des roulements défectueux, soit un dégât au niveau du pignon conique, soit à la couronne de différentiel (dents cassées ou broyées).

**En accélérant, je ressens des vibrations importantes. Quelle peut en être la cause?**

Il est possible que l'articulation homocinétique de l'arbre de transmission avant soit défectueux (trop de jeu, manque de graissage). Cela arrive surtout aux véhicules surbaissés.

**En cas de contestation, seul le texte en allemand fait foi.**